Само оригиналните текстове на ИКЕ на ООН имат правно действие съгласно международното публично право. Статутът и датата на влизане в сила на настоящото правило следва да се проверят в последната версия на документа на ИКЕ на ООН относно статута — TRANS/WP.29/343/, който е на разположение на следния адрес:

http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html

Правило № 141 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания за одобрение на превозните средства по отношение на системите им за следене на налягането в гумите (ССНГ) [2018/1593]

Дата на влизане в сила: 22 януари 2017 г.

СЪДЪРЖАНИЕ

ПРАВИЛО

1. Обхват
2. Определения
3. Заявление за одобрение
4. Одобрение
5. Спецификации и изпитвания
6. Допълнителна информация
7. Изменения и разширение на одобрението на типа на превозното средство
8. Съответствие на производството
9. Санкции при несъответствие на производството
10. Окончателно прекратяване на производството
11. Наименования и адреси на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобрение, и на органите по одобряването на типа

ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Съобщение
2. Оформление на маркировките за одобрение
3. Изискванията към изпитванията на системите за следене на налягането в гумите (ССНГ)

1. ОБХВАТ

Настоящото правило се прилага за превозните средства от категория M_1 с максимална маса до 3 500 kg и от категория N_1 ([1]), когато са оборудвани със система за следене на налягането в гумите, освен превозните средства със сдвоени колела на ос.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

За целите на настоящото правило:

2.1. „Одобрение на превозно средство“ означава одобрението на тип превозно средство по отношение на системата му за следене на налягането в гумите.

2.2. „Тип превозно средство“ означава превозни средства, които не се различават по отношение на такива основни характеристики, като:

а) търговското наименование или марка на производителя;

б) характеристиките на превозните средства, които оказват значително въздействие върху показателите на системата за следене на налягането в гумите;

в) проектирането на системата за следене на налягането в гумите.

2.3. „Колело“ означава комплектувано колело, съставено от джанта и диск;

([1]) Съгласно определеното в Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, para. 2 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

2.4. „Гума“ означава пневматична гума, която представлява подсилена гъвкава обвивка, снабдена с непрекъсната, като цяло тороидална камера, съдържаща газ (обикновено въздух) или газ и течност — или която заедно с колелото, върху което се монтира, образува такава — предназначена при нормални условия да се използва при налягане, по-високо от атмосферното.

2.5. „Максимална маса“ означава максималната стойност на превозното средство, която е обявена от производителя като технически допустима (тази маса може да е по-голяма от „максимално допустимата маса“, определена от националната администрация).

2.6. „Максимален товар върху оста“ означава посочената от производителя максимална стойност на сумарната вертикална сила между контактните повърхности на гумите или следите на една ос и земята, която е резултат от действието на частта от масата на превозното средство, носена от тази ос; този товар може да бъде по-голям от „разрешения товар върху оста“, определен от националната администрация. Сборът на товарите върху оста може да бъде по-голям от стойността, отговаряща на общата маса на превозното средство.

2.7. „Система за следене на налягането в гумите (ССНГ)“ означава монтирана на превозно средство система, която е в състояние да измерва налягането на напомпване на гумите или промените в него във времето и да предава съответната информация на ползвателя по време на движение на превозното средство.

2.8. „Налягане на напомпване на студена гума“ означава налягането в гумата при температура на околната среда и при отсъствие на покачване на налягането поради употреба на гумата.

2.9. „Препоръчително налягане на напомпване на студена гума (P_{rec})“ означава препоръчаното от производителя на превозното средство налягане за всяка една от гумите на превозното средство за предвидените условия на експлоатация (напр. скорост и товар) на превозното средство съгласно предписанията от табелката върху превозното средство и/или ръководството за експлоатация на превозното средство.

2.10. „Работно налягане при експлоатация (P_{warm})“ означава налягането на напомпване на всяка една от гумите, увеличено от температурните въздействия по време на експлоатацията на превозното средство над налягането на напомпване на студена гума (P_{rec}).

2.11. „Изпитвателно налягане (P_{test})“ означава действителното налягане в гумата(ите), избрана за всяко едно колело, след изпускането ѝ по време на процедурата на изпитване.

3. ЗАЯВЛЕНИЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

3.1. Заявлението за одобрение на даден тип превозно средство по отношение на системата му за следене на налягането в гумите се подава от производителя на превозното средство или от негов надлежно упълномощен представител.

3.2. То се придружава от съставено в три екземпляра описание на типа превозно средство по отношение на елементите, посочени в приложение 1 към настоящото правило.

3.3. На органа по одобряването на типа или на техническата служба, отговаряща за провеждане на изпитванията за одобрение, се предоставя превозно средство, представително за одобрявания тип превозно средство.

3.4. Органът по одобряването на типа проверява дали са предприети задоволителни мерки за гарантиране на ефективен контрол на съответствието на производството преди издаването на одобрение.

4. ОДОБРЕНИЕ

4.1. Ако превозното средство, представено за одобрение съгласно настоящото правило, отговаря на всички изисквания по точка 5 по-долу, за съответния тип превозно средство се издава одобрение.

4.2. На всеки одобрен тип се определя номер на одобрението. Първите две цифри от него (понастоящем 00 за Правилото в първоначалния му вариант) указват серията от изменения, включваща най-новите основни технически изменения, внесени в Правилото към момента на издаване на одобрението. Една и съща договаряща се страна не може да дава същия номер на друг тип превозно средство.

4.3. На договарящите се страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило, се изпраща съобщение за одобрение, разширение или отказ на одобрение на типа превозно средство съгласно настоящото правило чрез формуляр, съответстващ на образеца от приложение 1 към настоящото правило.

4.4. Върху всяко превозно средство, което отговаря на тип превозно средство, одобрен по настоящото правило, на видно и леснодостъпно място се нанася международна маркировка за одобрение, която се състои от:

4.4.1. оградена с окръжност буква „E“, следвана от отличителния номер на държавата, която е издала одобрението ([1]),

([1]) Отличителните номера на договарящите се страни по Спогодбата от 1958 г. са дадени в приложение 3 към Консолидираната резолюция за конструкцията на превозните средства (R.E.3), документ ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6, Annex 3 — www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html

4.4.2. номера на настоящото правило, следван от буквата „R“, тире и номера на одобрението, отдясно на маркировките, описани в точка 4.4.1.

4.5. Ако превозното средство отговаря на тип превозно средство, одобрен съгласно едно или няколко правила, приложени към Спогодбата, в държавата, издала одобрението съгласно настоящото правило, не е необходимо да се повтаря символът по точка 4.4.1. В този случай номерата на правилата и одобренията, както и допълнителните символи за всички правила, по които е издадено одобрение в държавата, издала одобрението съгласно настоящото правило, се поставят във вертикални колони отдясно на символа по точка 4.4.1.

4.6. Маркировката за одобрение трябва да е ясна, четлива и незаличима.

4.7. Маркировката за одобрение се поставя близо до поставената от производителя табела с данни за превозното средство или върху нея.

4.8. В приложение 2 към настоящото правило се дават примери за маркировки за одобрение.

5. СПЕЦИФИКАЦИИ И ИЗПИТВАНИЯ

5.1. Общи положения

5.1.1. Всяко превозно средство от категория M_1 до 3 500 kg и от категория N_1, като и в двата случая всички оси са с единични гуми, което е оборудвано със система за следене на налягането в гумите, съответстваща на определението от точка 2.7, трябва да отговаря на експлоатационните изисквания от точки 5.1.2 — 5.5.5 от настоящото правило за широк кръг от условия на пътя и заобикалящата среда, които се наблюдават на територията на договарящите се страни.

5.1.2. Ефективността на системата за следене на налягането в гумите, монтирана на превозно средство, не трябва да се влияе неблагоприятно от магнитни или електрически полета. Това се доказва чрез изпълняване на техническите изисквания и спазване на преходните разпоредби на Правило № 10, като се прилагат:

а) серия от изменения 03 за превозните средства без свързващо устройство за зареждане на презаредимата система за натрупване на енергия (тягови акумулатори);

б) серия от изменения 04 за превозните средства със свързващо устройство за зареждане на презаредимата система за натрупване на енергия (тягови акумулатори).

5.1.3. Системата работи от скорост 40 km/h или по-ниска до максималната конструктивна скорост на превозното средство.

5.1.4. Превозното средство трябва да премине през изпитванията (спукване, дифузия и неизправност), както е посочено в приложение 3.

5.2. Установяване на налягането в гумите при загуба на налягане поради инцидент

5.2.1. ССНГ трябва да подаде предупредителния сигнал, описан в точка 5.5, не по-късно от десет минути общо време на каране, след като работното налягане при експлоатация в една от гумите на превозното средство се е понижило с 20 % или минималното налягане е 150 kPa, като се взема по-високата от двете стойности.

5.3. Установяване наличието на ниво на налягане в гумите, което е значително по-ниско от препоръчаното за оптимална работа, в това число разход на гориво и безопасност.

5.3.1. ССНГ трябва да подаде предупредителния сигнал, описан в точка 5.5, не по-късно от шестдесет минути общо време на управляване, след като работното налягане при експлоатация в която и да е от гумите на превозното средство, които са не повече от четири, се е понижило с 20 % или минималното налягане е 150 kPa, като се взема по-високата от двете стойности.

5.4. Откриване на неизправност.

5.4.1. ССНГ трябва да подаде предупредителния сигнал, описан в точка 5.5, не по-късно от 10 минути след появата на неизправност, която засяга генерирането или предаването на управляващи или ответни сигнали в системата на превозното средство за следене на налягането в гумите.

5.5. Подаване на предупрежденията.

5.5.1. Предупредителната сигнализация се осигурява посредством визуален предупредителен сигнал, отговарящ на изискванията от Правило № 121.

5.5.2. Предупредителният сигнал трябва да се задейства, когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение) (проверка на лампите). Това изискване не се прилага за сигнални лампи, светещи в общо пространство.

5.5.3. Предупредителният сигнал трябва да е видим дори на дневна светлина; от своето място водачът трябва да може лесно да проверява дали сигналът функционира задоволително.

5.5.4. Сигналът за неизправност може да бъде същият като сигнала, използван за указване на недостатъчно високо налягане. Ако предупредителният сигнал, описан в точка 5.5.1, се използва за указване на недостатъчно високо налягане и на неизправност в ССНГ, се прилагат следните разпоредби: когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение), предупредителният сигнал примигва, за да укаже неизправност. След кратък период предупредителният сигнал остава в състояние на непрекъснато светене, докато неизправността е налице и ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение). Последователността от примигване и непрекъснато светене се повтаря всеки път, когато ключът за запалване (пускане) на двигателя е в положение „включено“ (работно положение), докато неизправността не бъде отстранена.

5.5.5. Сигналната лампа за предупредителния сигнал, описан в точка 5.5.1, може да се използва в режим на мигаща светлина с цел да дава информация за рестартирането на системата за следене на налягането в гумите в съответствие с инструкциите на ръководството за експлоатацията на превозното средство.

6. ДОПЪЛНИТЕЛНА ИНФОРМАЦИЯ

6.1. Ако е налично, ръководството за експлоатацията на превозното средство трябва да съдържа най-малкото:

6.1.1. заявление, че превозното средство е оборудвано с такава система (и да се даде информация как да бъде рестартирана системата, ако тя е снабдена с такава възможност);

6.1.2. изображение на символа на сигналната лампа, описан в точка 5.5.1 (както и изображение на символа на сигналната лампа за неизправност, ако за тази функция се използва специална сигнална лампа);

6.1.3. допълнителна информация за значението на светването на предупредителната сигнална лампа за ниско налягане в гумите и описание на коригиращото действие, което трябва да се предприеме в такъв случай.

6.2. Ако превозното средство не се доставя с ръководство за експлоатацията му, информацията, изисквана в точка 6.1 по-горе, трябва да се постави на видно място върху превозното средство.

7. ИЗМЕНЕНИЯ И РАЗШИРЕНИЕ НА ОДОБРЕНИЕТО НА ТИПА НА ПРЕВОЗНОТО СРЕДСТВО

7.1. Органът по одобряването на типа, който е одобрил типа превозно средство, се уведомява за всяко изменение на типа превозно средство съгласно определението по точка 2.2 от настоящото правило. Тогава органът по одобряването на типа може:

7.1.1. да прецени, че направените изменения нямат неблагоприятно отражение върху условията за издаване на одобрението, и да издаде разширение на одобрението;

7.1.2. или да прецени, че направените изменения имат отражение върху условията за издаване на одобрението, и да поиска извършването на допълнителни изпитвания или проверки, преди да издаде разширение на одобрението.

7.2. Потвърждението или отказът за одобряване, в което се посочват съответните изменения, се съобщава съгласно процедурата по точка 4.3 по-горе на договарящите се страни по Спогодбата, прилагащи настоящото правило.

7.3. Органът по одобряването на типа трябва да информира останалите договарящи се страни за разширяването, като за целта използва формуляра за съобщение в приложение 1 към настоящото правило. За всяко разширение той определя сериен номер, който се нарича „номер на разширението“.

8. СЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

8.1. Процедурите за съответствие на производството трябва да отговарят на определените в допълнение 2 към Спогодбата (E/ECE/324–E/ECE/TRANS/505/Rev.2), като се спазват следните изисквания:

8.2. Органът по одобряването на типа, който е издал одобрението на типа, може по всяко време да проверява съответствието на производството във всеки един производствен обект. Нормалната честота на тези проверки е поне веднъж годишно.

9. САНКЦИИ ПРИ НЕСЪОТВЕТСТВИЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

9.1. Одобрението, издадено по отношение на тип превозно средство съгласно настоящото правило, може да се отнеме, ако не са спазени изискванията по точка 8.

9.2. Ако договаряща се страна по Споразумението, прилагаща настоящото правило, отнеме дадено от нея одобрение, тя уведомява незабавно останалите договарящи се страни, прилагащи настоящото правило, посредством копие на формуляра за одобрение, съдържащо най-долу следните думи, изписани с едър шрифт, подписани и с поставена дата: „ОДОБРЕНИЕТО Е ОТНЕТО“.

10. ОКОНЧАТЕЛНО ПРЕКРАТЯВАНЕ НА ПРОИЗВОДСТВОТО

Ако притежателят на одобрението напълно прекрати производството на тип превозно средство, одобрен в съответствие с настоящото правило, той уведомява за това издалия одобрението орган. При получаването на съответното съобщение този орган на свой ред уведомява за това останалите договарящи се страни по Споразумението, прилагащи настоящото правило, посредством копие на формуляра за одобрение, съдържащо най-долу следните думи, изписани с едър шрифт, подписани и с поставена дата: „ПРЕКРАТЕНО ПРОИЗВОДСТВО“.

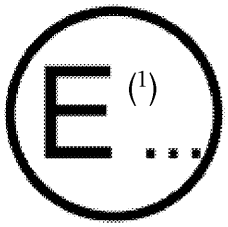
11. НАИМЕНОВАНИЯ И АДРЕСИ НА ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЛУЖБИ, ОТГОВАРЯЩИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА ИЗПИТВАНИЯТА ЗА ОДОБРЕНИЕ, И НА ОРГАНИТЕ ПО ОДОБРЯВАНЕТО НА ТИПА

Договарящите се страни по Споразумението, прилагащи настоящото правило, съобщават на секретариата на ООН наименованията и адресите на техническите служби, отговарящи за провеждане на изпитванията за одобрение, както и на органите по одобряването на типа, издаващи одобрение, и на които се изпращат формулярите, удостоверяващи одобрение, разширение, отказ или отнемане на одобрение, издадени в други държави.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

СЪОБЩЕНИЕ

(максимален формат: A4 (210 × 297 mm))



издадено от: Наименование на административния орган

.....

.....

.....

относно ([2]): Издадено одобрение

Разширено одобрение

Отказано одобрение

Отнето одобрение

Окончателно прекратяване на производството

на тип превозно средство по отношение на системата му за следене на налягането в гумите съгласно Правило № 141.

Одобрение №: ..... Разширение №: .....

1. Търговско наименование или марка на превозното средство:

.....

2. Тип превозно средство (ако е приложимо — включени варианти): .....

3. Наименование и адрес на производителя: .....

4. Наименование и адрес на представителя на производителя, когато има:

.....

5. Превозно средство, представено за одобряване на: .....

6. Техническа служба, отговаряща за провеждане на изпитванията за одобрение: .....

7. Дата на протокола от изпитването: .....

8. Номер на протокола от изпитването: .....

9. Кратко описание на типа превозно средство: .....

9.1. Маса на превозното средство по време на изпитването:

Предна ос: .....

Задна ос: .....

Общо: .....

9.2. Маркировка и размер(и) на колелата от стандартния комплект в оборудването: .....

9.3. Кратко описание на системата за следене на налягането в гумите: .....

([1]) Отличителен номер на страната, която е издала/разширила/отказала/отменила одобрението (вж. разпоредбите относно одобрението в правилото).
([2]) Ненужното се зачерква.

10. Резултати от изпитванията:

	Измерено време до предупредителния сигнал (мм:сс)
„Изпитване на спукване“	
„Изпитване за дифузия“	
„Изпитване за неизправност“	

11. Местоположение на маркировката за одобрение: .....

12. Причина(и) за разширението (ако е приложимо): .....

13. Издадено/отказано/разширено/отнето одобрение ([2]) .....

14. Място: .....

15. Дата: .....

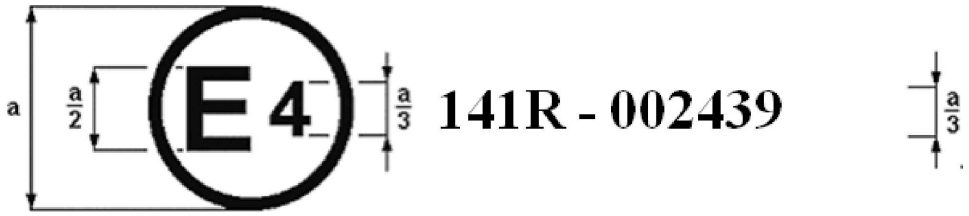
16. Подпис: .....

17. Към настоящото съобщение е приложен списък на документите, които са подадени пред издалия одобрението орган по одобряването на типа и които се предоставят при поискване.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОФОРМЛЕНИЕ НА МАРКИРОВКИТЕ ЗА ОДОБРЕНИЕ

(вж. точка 4.4 от настоящото правило)



a = 8 mm (минимум)

Горната маркировка за одобрение, нанесена на превозно средство, показва, че съответният тип превозно средство е бил одобрен по отношение на оборудването си със система за следене на налягането в гумите в Нидерландия (E 4) съгласно Правило № 141 и е получил одобрение с номер 002439. Номерът на одобрението указва, че то е предоставено в съответствие с изискванията на Правило № 141 в първоначалния му вариант.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

ИЗПИТВАНИЯ ЗА СИСТЕМИТЕ ЗА СЛЕДЕНЕ НА НАЛЯГАНЕТО В ГУМИТЕ (ССНГ)

1. УСЛОВИЯ НА ИЗПИТВАНЕ

1.1. Температура на околната среда.

Температура на околната среда трябва да бъде между 0 °C и 40 °C.

1.2. Повърхност на изпитвателното пътно покритие.

Повърхността на изпитвателния участък трябва да осигурява добро сцепление. По време на изпитването повърхността на изпитвателния участък трябва да бъде суха.

1.3. Изпитванията се провеждат в среда без смущения от радиовълни.

1.4. Условия по отношение на превозното средство.

1.4.1. Тегло при изпитването

Превозното средство може да бъде изпитвано при всякакви условия на натоварване, като разпределението на масата по осите трябва да бъде като посоченото от производителя на превозното средство, без да се превишава никоя от максимално допустимите маси на всяка ос.

В случаите обаче, когато няма възможност за стартиране или рестартиране на системата, превозното средство трябва да бъде без товар. На предната седалка, освен водача, може да има втори човек, който да отбелязва резултатите от изпитването. Условието относно натоварването не може да се променя по време на изпитването.

1.4.2. Скорост на превозното средство.

ССНГ се калибрира и изпитва:

а) при изпитвателен диапазон на скоростта от 40 km/h до 120 km/h или максималната конструктивна скорост на превозното средство, ако тя е по-малка от 120 km/h, за изпитването на спукване с цел проверка изпълнението на изискванията на точка 5.2 от настоящото правило; и

б) при изпитвателен диапазон на скоростта от 40 km/h до 100 km/h за изпитването за дифузия с цел проверка на изпълнението на изискванията по точка 5.3 от настоящото правило и за изпитването за неизправност с цел проверка на изпълнението на изискванията от точка 5.4 към настоящото правило.

По време на изпитването трябва да се покрие целият изпитвателен диапазон.

При превозните средства, оборудвани със система за автоматично поддържане на скоростта, тя не се задейства по време на изпитването.

1.4.3. Позиция на джантата

Джантите на превозното средство могат да бъдат на всяка една от позициите на колелото, като се спазват евентуалните инструкции или ограничения на производителя на превозното средство.

1.4.4. Местоположение при неподвижно състояние.

Когато превозното средство е паркирано, гумите му трябва да бъдат защитени от пряка слънчева светлина. Мястото, в което се намира, трябва да е защитено от вятър, който може да повлияе на резултатите.

1.4.5. Задействане на педала на спирачката.

Времето за каране спира да тече, когато при движение на превозното средство се задейства работната спирачка.

1.4.6. Гуми.

Превозното средство се изпитва с гуми, монтирани на него в съответствие с препоръките на производителя. Резервната гума обаче може да бъде използвана за изпитване на неизправност в ССНГ.

1.5. Точност на оборудването за измерване на налягането.

Оборудването за измерване на налягането, което трябва да се използва за изпитванията, съдържащи се в настоящото приложение, трябва да работи с грешка, не по-голяма от +/– 3kPa.

2. ПРОЦЕДУРА НА ИЗПИТВАНЕ

Изпитването се провежда с изпитвателна скорост в диапазона съгласно точка 1.4.2 от настоящото приложение поне един път за случая на изпитване, определен в точка 2.6.1 към настоящото приложение („изпитване на спукване“), и поне веднъж за всеки случай на изпитване, определен в точка 2.6.2 към настоящото приложение („изпитване за дифузия“).

2.1. Преди да бъдат напомпани гумите на превозното средство, в продължение на поне един час то се оставя неподвижно навън на околна температура с изключен двигател и предпазено от пряка слънчева светлина, без да бъде изложено на вятър или друго затопляне или охлаждане. Гумите на превозното средство се напомпват до препоръчаното от производителя налягане на напомпване на студена гума (P_{rec}) в съответствие с препоръката на производителя за условията на натоварване и скорост и съответните положения на гумите. Всички измервания на налягането се правят с едно и също изпитвателно оборудване.

2.2. При неподвижно превозно средство и контактен ключ в положение „заключено“ или „изключено“ контактният ключ се поставя в положение „включено“ („работно положение“). Системата за следене на налягането в гумите прави проверка на действието на лампите за сигналната лампа за ниско налягане, както е посочено в точка 5.5.2 от настоящото правило. Последното изискване не се прилага за сигнални лампи, светещи в общо пространство.

2.3. Ако е приложимо, системата за следене на налягането в гумите се стартира или рестартира в съответствие с препоръките на производителя.

2.4. Етап на обучение

2.4.1. Превозното средство се кара в продължение на най-малко 20 минути в границите на интервала от скорости, определен в точка 1.4.2 към настоящото приложение, и със средна скорост 80 km/h (± 10 km/h). Допуска се при етапа на обучение превозното средство да излиза извън интервала от скорости общо за не повече 2 минути.

2.4.2. По преценка на техническата служба, когато карането за изпитването е по писта (кръгла/овална) със завои само в едната посока, изпитването от точка 2.4.1 по-горе се разделя на две равни части, които се извършват в двете посоки (+/– 2 минути).

2.4.3. Пет минути след завършване на етапа на обучение се измерва налягането в загрялата гума(и), която ще бъде изпусната. Налягането в загрелите гуми се взема като стойността P_{warm}. Тази стойност се използва за последващи операции.

2.5. Етап на изпускане.

2.5.1. Процедура на изпитването на спукване с цел проверка на изискванията от точка 5.2 от настоящото правило.

5 минути след измерване на налягането в загрелите гуми, както е описано в точка 2.4.3 по-горе, една от гумите на превозното средство се изпуска до достигане на P_{warm} – 20 % или минимално налягане от 150 kPa, като за P_{test} се взема по-високата от двете стойности. След етап на стабилизиране с продължителност от 2 до 5 минути налягането P_{test} се проверява отново и ако е необходимо, се коригира.

2.5.2. Процедура на изпитването за дифузия с цел проверка на изискванията от точка 5.3 от настоящото правило

5 минути след измерване на налягането в загрелите гуми, както е описано в точка 2.4.3 по-горе, и четирите гуми на превозното средство се изпускат до достигане на P_{warm} – 20 % и допълнително налягането се намалява с още 7 kPa, за да достигне до P_{test}. След етап на стабилизиране с продължителност от 2 до 5 минути налягането P_{test} се проверява отново и ако е необходимо, се коригира.

2.6. Етап на установяване на ниско налягане в гумите.

2.6.1. Процедура на изпитването на спукване с цел проверка на изискванията от точка 5.2 от настоящото правило.

2.6.1.1. Превозното средство се кара през която и да е част от изпитвателния маршрут (не е задължително да е без спиране). Общото време на каране трябва да бъде или 10 минути, или времето, за което сигналната лампа за ниско налягане се задейства, като се взема по-малката от двете стойности.

2.6.2. Процедура на изпитването за дифузия с цел проверка на изискванията от точка 5.3 от настоящото правило.

2.6.2.1. Превозното средство се кара през която и да е част от изпитвателния маршрут. След не по-малко от 20 минути и след не повече от 40 минути превозното средство се привежда в напълно спряло положение, като двигателят се изключва и контактният ключ се изважда и задържа така за време от 1 до 3 минути. Изпитването се продължава. Общото време на каране трябва да бъде или 60 минути общо време на каране при условията, посочени в точка 1.4.2 по-горе, или времето, за което сигналната лампа за ниско налягане се задейства, като се взема по-малката от двете стойности.

2.6.3. Ако сигналът за ниско налягане в гумите не се задейства, провеждането на изпитването се прекратява.

2.7. Ако сигналната лампа за ниско налягане в гумите се задейства по време на процедурата от точка 2.6 по-горе, контактният ключ се поставя в положение „изключено“ или „заключено“. След 5 минути контактният ключ на превозното средство се поставя отново в положение „включено“ (работно положение). Сигналната лампа трябва да се задейства и да остане в положение на непрекъснато светене, докато ключът за запалване е в положение „включено“ (работно положение).

2.8. Всички гуми на превозното средство се напомпват до препоръчаното от производителя налягане на напомпване на студена гума. Системата се рестартира в съответствие с инструкциите на производителя на превозното средство. Установява се дали сигналната лампа е угаснала. Ако е необходимо, с превозното средство се изминава известно разстояние, докато сигналната лампа не угасне. Ако тя не угасне, провеждането на изпитването се прекратява.

2.9. Повтаряне на етапа на изпускане на налягането.

Изпитването може да се повтори — със същия или с различен товар — като се използват съответните процедури на изпитване от точки 2.1 — 2.8 по-горе и съответната гума(и) на превозното средство е недостатъчно напомпана в съответствие с разпоредбите от приложимата точка 5.2 или 5.3. в зависимост от това кое е релевантно.

3. ОТКРИВАНЕ НА НЕИЗПРАВНОСТ В ССНГ

3.1. В ССНГ се симулира неизправност, например чрез прекъсване на източника на захранване на някой от компонентите на ССНГ, прекъсване на електрическата верига между компоненти на ССНГ или монтиране на превозното средство на гума или колело, които са несъвместими със ССНГ. Когато се симулира неизправност в ССНГ, електрическата верига към сигналните лампи не се прекъсва.

3.2. Превозното средство се кара не повече от общо 10 минути (не е задължително да е без спиране) през която и да е част от изпитвателния маршрут.

3.3. Общото време на каране съгласно точка 3.2 трябва да бъде или 10 минути, или времето, за което сигналната лампа за неизправност в ССНГ се задейства, като се взема по-малката от двете стойности.

3.4. Ако индикаторът за неизправност в ССНГ не се задейства в съответствие с точка 5.4 от настоящото правило, както се изисква, изпитването се преустановява.

3.5. Ако индикаторът за неизправност в ССНГ се е задействал или се задейства по време на процедурата от точки 3.1 — 3.3 по-горе, контактният ключ се поставя в положение „изключено“ или „заключено“. След 5 минути контактният ключ на превозното средство се поставя отново в положение „включено“ (работно положение). Индикаторът за неизправност в ССНГ трябва отново да сигнализира за неизправност и да свети непрекъснато, докато контактният ключ е в положение „включено“ (работно положение).

3.6. ССНГ се връща обратно в състоянието ѝ на нормална работа. Ако е необходимо, превозното средство се кара известно разстояние, докато предупредителният сигнал не угасне. Ако сигналната лампа не угасне, провеждането на изпитването се прекратява.

3.7. Изпитването може да се повтори, като се използват процедурите на изпитване от точки 3.1 — 3.6 по-горе, като всяко едно изпитване се ограничава до симулирането на една неизправност.